

A.10 NETECHNICKÉ SHRnutí

A.10.1 Předmět vyhodnocení

Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí je oddílem A. Vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území ve smyslu přílohy č.5 vyhlášky č. 5 00/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů¹.

Hodnocení vlivů na životní prostředí je metodicky založeno na hodnocení celého obsahu ZÚR, v míře podrobnosti dané měřítkem příslušející této krajské ÚPD a měřítku tiskových výstupů výkresové části ZÚR JMK (měřítko 1:100 000). Hodnocení vlivů na obyvatelstvo a složky ŽP ve všech případech vychází z identifikace potenciálních vlivů a z expertního odhadu jejich rozsahu a významnosti. Míra podrobnosti hodnocení včetně kvantifikace jejich rozsahu a významnosti odpovídá míře podrobnosti, v jaké je konkrétní jev (záměr/požadavek) v rámci ZÚR definován nebo vymezen².

Návrhové části ZÚR bez územního průmětu (priority ÚP, požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území) jsou ve vztahu ke složkám životního prostředí posuzovány formou extrapolace předpokládaných vlivů.

Návrhové části ZÚR s konkrétním územním průmětem ve výkresové části (koridory a plochy) jsou (s výjimkou vlivů na ovzduší) posuzovány především na základě své prostorové superpozice vůči průmětům environmentálních limitů zobrazitelných měřítku ZÚR:

- obyvatelstvo – plochy zástavby, lázeňská území;
- voda – CHOPAV, ochranná pásma vodních zdrojů, svrchní útvary podzemních vod, vodní toky, vodní plochy, záplavová území, ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů;
- půda – třídy ochrany ZPF, plochy PUPFL;
- horninové prostředí – ložiska nerostných surovin, poddolovaná území, svahové deformace;
- příroda a krajina - zvláště chráněná území, lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, územní systém ekologické stability (nadregionální a regionální), přírodní parky a ostatní území se zvýšenou hodnotou krajinného rázu, lokality soustavy Natura 2000;
- kulturní a historické hodnoty území - památkové zóny a rezervace, archeologické lokality;

Předmětem hodnocení jsou plochy a koridory veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšná opatření a plochy a plochy a koridory nadmístního významu. Vlastní identifikace vlivů hodnocených záměrů na sledované složky životního prostředí byla provedena v pracovních mapách měřítku 1:100.000.

Dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí obsahuje textovou a grafickou část. Samostatnou přílohou dokumentace (příloha č. 3) je „Hodnocení vlivu na veřejné zdraví“ (Atem, s.r.o., 2010).

¹ Bod A přílohy č. 5.

² Hodnocení vlivu na obyvatelstvo resp.kvalitu obytného prostředí bylo provedeno na základě stanovení plochy zástavby dotčeného sídla v ploše příslušného koridoru.

A.10.2 Stručná charakteristika stavu životního prostředí

OVZDUŠÍ

Z hlediska ochrany ovzduší jsou na území Jihomoravského kraje nejvíce problematické následující znečišťující látky a jejich zdroje:

- suspendované částice PM_{10} – dlouhodobé a překračování imisních limitů, hlavním zdrojem je automobilová doprava, významný podíl má lokální vytápění a částečně i velké zdroje
- benzo(a)pyren – dlouhodobé a plošné překračování cílového limitu, hlavním zdrojem je lokální vytápění
- oxidy dusíku / oxid dusičitý – lokální překračování limitu pro ochranu zdraví obyvatel i limitu pro ochranu ekosystémů podél hlavních dopravních tahů. Rovněž je dlouhodobě překračován krajský emisní strop pro oxidy dusíku.
- přízemní ozón – plošné překračování cílového limitu pro ochranu obyvatel i pro ochranu ekosystémů – nejedná se však o problém specifický pro Jihomoravský kraj, ale o problém v zásadě celoevropský. Přízemní ozón vzniká v atmosféře jako tzv. sekundární polutant z prekursorů, kterými jsou těkavé organické látky (hlavními zdroji jsou spotřeba hmot obsahujících organická rozpouštědla a doprava) a oxidy dusíku (hlavní zdroj je doprava, významný podíl mají velké zdroje).

Nejvýznamnější stacionární zdroje se nacházejí na Hodonínsku a v okrese Brno - venkov, jedná se o energetické zdroje společností ČEZ a továrnu na výrobu lahví (Hodonínsko) a Cementárnu (Brno - venkov). Z hlediska dopravy patří mezi nejvíce zatížené komunikace na území Jihomoravského kraje dálniční úseky (D1, D2) a komunikace I. třídy I/42, I/43, I/46, I/50 a I/52, z nichž dopravně nejvytíženějším je úsek dálnice D1 mezi Kývalkou a Brnem-jih, kde celkové intenzity dopravy v roce 2005 dosahovaly přes 50 tisíc vozidel za den, z toho téměř 20 000 vozidel nákladních. Ze silnic I. třídy dosahují nejvyšších dopravních intenzit komunikace s přímým napojením na dálnice nebo průjezdy velkými městy (Uherské Hradiště, Znojmo).

VODA

Vodní poměry Jihomoravského kraje jsou dány výrazně rozdílným přírodním charakterem a ekonomickým využitím jednotlivých oblastí kraje. Přibližně 86% území kraje spadá do povodí Dyje, cca 14% spadá do oblasti povodí Moravy, a tedy do úmoří Černého moře. Hustota sítě vodních toků činí v kraji 0,81 km/km² a neliší se významně od průměru ČR. Přibližně 50% vodních toků v JMK je upraveno. Jakost povrchových vod v tocích se v Jihomoravském kraji v posledním období podstatně zlepšila, u většiny významných toků došlo k posunu z V. a IV. třídy znečištění podle ČSN 757221 do nižších tříd. K nejvíce znečištěným patří málo vodné toky, protékající průmyslovými aglomeracemi, jako je dolní tok Svatky (vysoký fosfor, AOX, olovo, suma PCB). Do nejnižších tříd čistoty patří i toky Haná a Litava. Na území JMK je vybudováno 12 vodních nádrží, které zajišťují dodávky pitné vody pro obyvatelstvo, odběry užitkové vody pro průmysl a energetiku a protipovodňovou ochranu.

Do Jihomoravského kraje zasahuje Chráněná oblast přirozené akumulace vod Kvarter řeky Moravy o celkové rozloze 1041 km².

Povodně jsou v Jihomoravském kraji vyvolávány především letními regionálními srážkami o velké intenzitě v oblastech i mimo území kraje (v Beskydech a Jeseníkách). Za účelem ochrany území před povodněmi jsou zkapacitňována koryta toků, zřizovány hráze, umělé retence a realizovány revitalizace toků.

Úroveň zásobování pitnou vodou je v Jihomoravském kraji velmi dobrá, na vodovod pro veřejnou potřebu je připojeno 96,1% z celkového počtu obyvatel. Poněkud nepříznivější je v kraji situace v odvádění a čištění odpadních vod (na kanalizaci je připojeno 87,2 % obyvatel).

PŮDA

Z celkové rozlohy Jihomoravského kraje zaujímá zemědělská půda necelých 60%. Z více než 83% jde o půdu ornou, což je jedno z nejvyšších procent v celé ČR. Je to dáno klimatickými podmínkami a také skutečností, že v kraji jsou nejúrodnější půdy v ČR. Nejúrodnější půdy se nachází v jižní části kraje - ORP Židlochovice, Pohořelice, Moravský Krumlov, Břeclav, Mikulov, Hustopeče, Slavkov u Brna a Znojmo. Pro Jihomoravský kraj je typické vysoké zastoupení speciálních kultur - vinic a ovocných sadů.

K hlavním problémům v oblasti ochrany zemědělského půdního fondu JMK patří kromě problematiky záboru nejkvalitnějších půd také ohrožení půd větrnou a vodní erozí (nejpostiženější jsou oblasti Břeclavska, východní část Znojemska a západní Hodonínsko), v produkčně nejvýznamnějších oblastech.

LESNÍ PŮDA

Lesní půda je v kraji zastoupena na 28% ploch z celkové výměry JMK. Zalesnění kraje patří k nejnižším v porovnání s ostatními kraji ČR. Nejvyšší zastoupení lesních porostů je v severní části kraje v ORP Blansko, Boskovice a Tišnov. Tak jako v ostatních krajích ČR i na území JMK výrazně převažují lesy hospodářské (68,6% lesních porostů). Lesy zvláštního určení zaujímají 29,6% a lesy ochranné 1,8% z celkové výměry pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Druhová skladba lesů je na území kraje poměrně výrazně diferencována. Zatímco v severní části kraje převládají jehličnaté lesy (Blansko 81%), v jižní části převládají lesy listnaté s převažujícím zastoupením dubů, buků a habrů. Toto vysoké zastoupení listnáčů je v souladu s dominantním rozsahem nižších lesních vegetačních stupňů v jižní části kraje.

Problém lesních jehličnatých porostů jsou především škody způsobené počasím (věrné kalamity, námraza). Listnaté lesy v jižní a jihovýchodní části kraje naopak trpí zhoršeným stavem dubových porostů.

HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ

Geologické poměry Jihomoravského kraje jsou značně rozmanité. Západní část kraje je utvářena horninami Českého masivu, severní část tvoří horniny Moravského krasu a centrální část kraje hlubinné vyvřeliny brněnského masivu. Nejvýchodnější část kraje spadá do oblasti tvořené flyšovými horninami. Od geologických poměrů se odvíjí také skladba ložisek nerostných surovin.

V současné době v kraji probíhá těžba zemního plynu a ropy v oblasti Hodonínska. Významná je také těžba ložisek cihlářských surovin, které zajišťují téměř čtvrtinu celorepublikové produkce. Kraj je důležitým producentem i ostatních stavebních surovin (stavebního kamene a štěrkopísků). Významné je také ložisko lignitu, které je v současnosti jediné těžené v ČR. V kraji se nevyskytují žádná ložiska rud ani uranu.

FLÓRA, FAUNA, BIOLOGICKÁ ROZMANITOST

Biologická rozmanitost druhů rostlin a živočichů na území Jihomoravského kraje je velmi vysoká. Je to dáno poměrně velkou rozmanitostí stanovištních podmínek, která vyplývá z geologické stavby kraje,

morfolgie terénu, půdních podmínek a klimatických poměrů. Jihomoravský kraj je mimořádně bohatý na zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů. Na území JMK jsou vyhlášena 4 velkoplošná chráněná území – národní park Podyjí a 3 chráněné krajinné oblasti (CHKO): Moravský kras, Bílé Karpaty a Pálava a 282 maloplošných zvláště chráněných území přírody. Vymezeny jsou také lokality celoevropské soustavy Natura 2000 (evropsky významné lokality a ptačí oblasti).

Na Seznamu mezinárodně významných mokřadů („Ramsar Sites“), chráněných dle Úmluvy o mokřadech majících mezinárodní význam jsou zapsána 2 území - Lednické rybníky a Mokřady dolního Podyjí. Dále jsou na území Jihomoravského kraje mezinárodně chráněna 2 území jako biosférické rezervace - BR Dolní Morava a BR Bílé Karpaty.

KRAJINA

Charakter krajiny Jihomoravského kraje je rozmanitý. Oproti ostatním krajům ČR jsou zde přítomny segmenty krajiny patřící rozdílným geomorfologickým subsystémům a z hlediska bioty rozdílným biogeografickým podprovinciím (Hercynské, Karpatské a Panonské). Základní prostorové členění je dokresleno výrazně vějířovým uspořádáním vodních toků. V základním prostorovém členění Jihomoravského kraje zřetelně vystupuje členění na krajinu sníženin a mírných pahorkatin zemědělských a vinařských oblastí – s matricí starosídelních otevřených krajin, a na krajinu členitých lesoplních a lesnatých území Českomoravské vrchoviny – s matricí středověkých polootevřených krajin. Krajinným pólem je Pálava - nepřehlédnutelná terénní dominanta Dyjsko-Svrateckého i Dolnomoravského úvalu, krajinnými póly jsou též drobné avšak výrazné dominanty Velkého a Malého Chlumu na okraji Boskovické brázdy – dominanty působící v otevřenější části lesnatého segmentu Jihomoravského kraje – Brněnské vrchoviny. Vedlejší krajinným ohraničením je hřeben Dražanské vrchoviny, v severojižním směru oddělující prostorově Hornomoravský úval od západních částí Brněnské vrchoviny a podtržený výraznými lesnatými srázy spadajícími do sníženiny Vyškovské brány (hlavní krajinné ohraničení). Ve východní části kraje dominuje vůči sníženinám úvalů výrazný lesnatý masiv Chřibů, který pouze okrajově zasahuje jako hlavní krajinné ohraničení do Jihomoravského kraje. V lesnaté krajině povodí Svratky působí jako hlavní krajinné ohraničení část Pernštejnské a Sykořské vrchoviny.

Za účelem ochrany krajiny a jejího rázu byly kromě národního parku a chráněných krajinných oblastí vyhlášeny v Jihomoravském kraji tyto přírodní parky: Baba, Bobrava, Halasovo Kunštátsko, Jevišovka, Lysicko, Mikulčický luh, Niva Dyje, Niva Jihlavy, Oslava, Podkomorské lesy, Rakovecké údolí, Rokotná, Řehořkovo Kojenecko, Říčky, Strážnické Pomoraví, Střední Pojhlaví, Svratecká hornatina, Údolí Bílého potoka, Výhon a Ždánický les. Ochrana krajinného rázu je významně posílena na území krajinných památkových zón, z nichž Lednicko-Valtický areál je zapsán na Seznamu světového kulturního dědictví (památko UNESCO), jsou velmi rozdílné, protože každá z nich leží v jiném typu krajiny a chrání jiný druh památkových hodnot (KPZ Lednicko-Valtický areál, Slavkov – území bojiště, Bítovsko-Vranovsko).

Důležitým nástrojem k ochraně a zachování biodiverzity přírodních ekosystémů a posílení ekologické stability krajiny je vymezení a následné realizování územního systému ekologické stability (ÚSES), který je vymezen pro celé území kraje. ZÚR JMK vymezují ÚSES regionální a nadregionální úrovně.

KULTURNÍ A HISTORICKÉ PAMÁTKY

Jihomoravský kraj se vyznačuje bohatým kulturním a historickým dědictvím. V současné době jsou v kraji vyhlášeny 3 krajinné památkové zóny (Lednicko-valticko, Bojiště bitvy u Slavkova, Vranovsko-Bítovsko), 3 městské památkové rezervace (Brno, Znojmo a Mikulov), tři vesnické památkové rezervace (Pavlov, Blatnice-Stará Hora, Petrov-Pižve), 21 městských a vesnických památkových zón, dvě

archeologické rezervace a dvě památky světového dědictví UNESCO (vila Tugendhat, Lednicko-valtický areál) a památková rezervace Stará Huť v Josefském údolí u Olomoučan (soubor technických památek).

OBYVATELSTVO

V roce 2009 žilo na území Jihomoravského kraje 1 121 421 obyvatel, z toho 552 291 mužů a 583 130 žen. Počet obyvatel ovlivňuje především zahraniční migrace. Hustota obyvatelstva dosahuje průměru 158,5 osob na km², což je v porovnání s celostátním průměrem o 27 osob více. Přirozené spádové centrum celé jižní Moravy je krajská metropole Brno.

Jihomoravský kraj patří k regionům s významným ekonomickým potenciálem. Vytvořený hrubý domácí produkt kraje představuje 10,3 % hrubého domácího produktu České republiky.

Hluková zátěž obyvatelstva

Hlavním problémem kraje z hlediska hlukové zátěže obyvatel je hluk z automobilové dopravy. Tranzitní poloha kraje v okolí hlavního města znamená silné dopravní zatížení většiny hlavních silničních komunikací. Zejména podél silnic I. třídy nejsou dosud vyřešená odpovídající protihluková opatření pro ochranu obyvatel v postižené zástavbě.

V zástavbě podél nejvíce dopravně zatížených silničních tahů dochází k překračování limitů pro hluk s korekcí na starou zátěž.

Nejvíce postižené hlukovou zátěží jsou tyto oblasti³:

- Intravilány měst Brno, Znojmo, Břeclav
- Sídla v blízkém okolí následujících komunikací: dálnice D1 a D2, rychlostní silnice R46 a R52 a silnice I. třídy I/38, I/42, I/43, I/46, I/50, I/52 a I/55

Samotné limity pro hlavní komunikace bez korekce na starou zátěž jsou překračovány podél naprosté většiny průtahových komunikací v celém území kraje a v intravilánech velkých měst pak podél většího počtu úseků (nejen u průtahů).

A.10.3 Hodnocení ZÚR k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni

Hodnocení vztahu ZÚR ke strategickým koncepcím přijatým na národní a regionální úrovni bylo provedeno na základě rešerší materiálů, ze kterých byly vybrány cíle relevantní obsahové náplni ZÚR.

Koncepce a záměry navrhované hodnocenými ZÚR JMK nejsou v zásadním rozporu s prioritními cíli uvedenými v národních a krajských strategických dokumentech. Uplatňování koncepce a realizace navrhovaných záměrů přispěje k dosažení cílů uvedených ve sledovaných dokumentech. V některých konkrétních případech může naplnění cíle uvedeného v oborovém strategickém dokumentu znamenat nedodržení strategického cíle v jiné oborové oblasti. Konkrétní střety mezi cíli uváděnými v oborových strategických dokumentech je nutné minimalizovat na úrovni technického řešení jednotlivých záměrů.

³ Dle Akčních hlukových plánů pro hlavní pozemní komunikace Jihomoravského kraje a Brna

A.10.4 Hodnocení vymezení rozvojových oblastí, rozvojových os a specifických oblastí

Hodnocení vymezení rozvojových oblastí, rozvojových os a specifických oblastí bylo provedeno na základě identifikace hlavních environmentálních limitů přítomných v dané ose či oblasti a zhodnocení formulovaných kritérií a požadavků na využití území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k těmto limitům a zájmům ochrany přírody a krajiny.

Naplnění požadavků pro využití území a úkolů pro územní plánování přispěje mimo jiné ke zlepšení kvality životního prostředí a ochraně přírodních, kulturních a civilizačních hodnot.

A.10.5 Hodnocení ploch a koridorů

Hodnocení ploch a koridorů veřejné infrastruktury bylo provedeno pro všechny záměry uvedené v Návrhu ZÚR JMK (VPS, VPO, plochy a koridory nadmístního významu). Zjištěné vlivy na sledované složky životního prostředí jsou souhrnně prezentovány v hodnotících tabulkách. Hodnotící tabulky jsou uvedeny v příloze dokumentace. Pro každý z posuzovaných záměrů byla zpracována samostatná tabulka uvádějící hodnocení daného záměru (plochy/koridoru) ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí. V každé z prezentovaných tabulek jsou uvedena navrhovaná doporučení k omezení či vyloučení identifikovaných potenciálních negativních vlivů a závěr hodnocení.

Návrh opatření SEA (opatření k vyloučení či omezení identifikovaných potenciálních negativních vlivů) je uveden v kapitole 7 textové části SEA na základě zjištění a vyhodnocení potenciálních vlivů. Uvedená opatření jsou rozdělena dle jejich charakteru na opatření koncepční, prostorová a projektová. Nejzávažnější zjištěné potenciální střety jsou dále komentovány v kapitole 5.9, v případě variantně navrhovaných záměrů v kapitole 6. U variantních návrhů je provedeno porovnání variant s doporučením varianty z hlediska vlivu na ŽP šetrnější, přijatelnější. Metoda hodnocení variantních záměrů je uvedena v kapitole 6.

V následujícím stručném přehledu uvádíme záměry s nejvýznamnějšími identifikovanými potenciálními negativními vlivy na sledované složky životního prostředí.

Obecně lze konstatovat, že potenciálně nejvýznamnější vlivy na složky životního prostředí byly identifikovány hodnocením koridorů vymezených pro dopravní infrastrukturu a nadzemní elektrická vedení.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY

Dopravní infrastruktura

Ovzduší a obyvatelstvo

Hlavním cílem navrhovaných staveb silniční dopravy je odvést automobilovou dopravu z obytných území a zajistit snížení hlukové a emisní zátěže obyvatel v jednotlivých sídlech.

Jako záměry s výrazně pozitivním vlivem na ovzduší resp. záměry, které přispějí k významnému snížení emisní zátěže obytné zástavby byly hodnoceny záměry jižní a jihozápadní tangenty **D10**, jižní tangenty **D11** a jihovýchodní tangenty **D12**. Jako záměry pozitivní, umožňující nová propojení ve stávající dopravní síti, které přispějí k odklonění tranzitní dopravy mimo obytnou zástavbu jsou hodno-

ceny záměry **D7, D13, D17, D26**.

Z hlediska vlivu na ovzduší jsou jednoznačně kladně hodnoceny záměry v oblasti železniční dopravy, která vytváří alternativu k dopravě automobilové. Problémem může být hluková zátěž v úsecích procházejících obytnou zástavbou či v lokalitách obytné zástavbě přiléhajících.

Jako záměr s potenciálně významným negativním vlivem na obyvatelstvo je hodnocen záměr **D62** (letišťe Tuřany). Navýšení provozu letiště bude spojeno s nárůstem počtu obyvatel vystavených hlukové zátěži.

Povrchové a podzemní vody

Jako záměry s potenciálně negativním vlivem na povrchové a podzemní vody jsou hodnoceny záměry výstavby kapacitních komunikací (čtyř a více pruhových). Realizace těchto záměrů bude spojena se zpevněním ploch významného rozsahu a ovlivněním odtokových poměrů. Jedná se o stavby **D1, D2, D3, D65, D4, D5, D6, D7, D8, D67, D10, D11, D12, D16, D17 a D18**. Odtokové poměry mohou být rovněž ovlivněny v důsledku přechodu komunikace přes stanovená záplavová území. Průchod koridoru navrhovaných dopravních staveb byl identifikován u těchto záměrů: **D1, D3, D4, D5, D10, D11, D15, D16, D17, D26, D37, D40, D45 a D60**.

Negativně jsou rovněž hodnoceny tunelové úseky dopravních staveb, ovlivňující režim povrchových a zejména podzemních vod. Jedná se o stavby: **D1, D17 a D5** (zahlbubení). Průchod dopravních staveb CHOPAV byl identifikován u staveb **D5, D66, a D26**.

Horninové prostředí

Střet koridoru silničních staveb s dobývacím prostorem s povrchovou těžbou byl v měřítku hodnocení identifikován u záměrů: **D5** (DP Vracov-Bzenec a Strážnice Přívoz), **D6** (DP Hodonín IV, V, VI), **D17** (DP Černovice V) a **D68** (DP Poštorná I.).

Půdy (ZPF a PUPFL)

Z hlediska vlivu na zemědělskou půdu jsou stavby dopravní infrastruktury skupinou staveb s nejvýznamnějším potenciálním vlivem. Dopravní trasy ve zcela nové stopě znamenají, v závislosti na své délce, zábory v řádu desítek hektarů půdy, mnohdy vysoce kvalitní. K záborům PUPFL dochází u dopravních staveb v řádově nižším rozsahu. Nejvýznamnější potenciální negativní vliv na ZPF jak z hlediska celkového rozsahu záboru, tak z hlediska kvality půd, představují záměry: **D1, D2, D3, D4, D5, D8, D10, D27, D42, D47 a D64**.

Potenciálně nejvýznamnější vlivy na PUPFL byly identifikovány u těchto silničních staveb: **D1, D2, D5, D6, D8, D13, D15, D18 a D27**.

Příroda a krajina

Stavby silniční dopravy jsou obecně z pohledu ochrany přírody a krajiny hodnoceny jako stavby s potenciálně významným vlivem. Nejvýznamnějšími identifikovanými potenciálními vlivy jsou: zásah do zvláště chráněných území přírody, zásah do skladebných částí ÚSES regionální a nadregionální úrovně, ovlivnění krajinného rázu a fragmentace území. Hodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 byly vyhodnoceny v rámci samostatné dokumentace. Závěry tohoto hodnocení jsou uvedeny dále.

Jako stavby problematické jsou hodnoceny záměry situované na území velkoplošných zvláště chráněných území (chráněných krajinných oblastí) a záměry, jejichž koridor se dostává do střetu s maloplošným zvláště chráněným územím. Na území CHKO Bílé Karpaty zasahují záměry a **D31**, na území

CHKO Pálava záměry **D65 a D68**. Záměry dopravních staveb, v jejichž koridoru se nachází maloplošná chráněná území: **D1, D2, D3, D65, D5, D35, D13, D44 a D50**.

Hodnocením byly identifikovány negativní vlivy ve vztahu ke skladebným částem ÚSES. Jako záměry s potenciálně významným vlivem jsou hodnoceny záměry jejichž koridor či plocha kříží osu nadregionálního biocentra či významně zasahují do plochy biocentra (regionálního a nadregionálního).

K zásadnímu negativnímu ovlivnění krajinného rázu dochází vlivem výstavby komunikací dálničního typu a to nejen vlivem samotného tělesa stavby, ale mnohdy také díky souvisejícím stavbám. Z tohoto pohledu představují riziko především koridory záměrů procházející přírodními parky a krajinářsky významným územím. Zásah do území přírodního parku či vedení koridoru dopravních staveb při hranici PPK bylo identifikováno u staveb **D1, D2, D3, D5, D7, D13, D21, D24, D32, D47 a D50**.

Kulturní a historické hodnoty

Z hlediska vlivů na kulturní a historické hodnoty jsou jako záměry s potenciálně negativními vlivy na kulturní a historické hodnoty území hodnoceny záměry dopravní infrastruktury jejichž koridor je vymezen v památkově chráněném území či je s tímto územím v kontaktu. Potenciální negativní vlivy byly identifikovány u záměrů **D8, D12, D38, D43, D46 a D61**.

Technická infrastruktura

Ovzduší

Rozvody elektrické energie jsou posuzovány neutrálně. Rozvoj plynovodné soustavy a výstavba horkovodů je hodnocen pozitivně, neboť vytváří předpoklady pro snižování emisí z lokálních topenišť.

Povrchové a podzemní vody

Stavby technické infrastruktury nemají na povrchové a podzemní vody významný negativní vliv.

Půdy (ZPF a PUPFL)

Realizace staveb elektroenergetických nemá na zemědělský půdní fond významnější negativní vliv. Vlivy na les jsou výrazně vyšší, zejména v případě nadzemních vedení. Nejvýznamnější zásah do lesních porostů si vyžádá realizace záměrů **TE14, TE24 a TE30**.

Horninové prostředí

Potenciálně negativní vlivy může vyvolat lokalizace záměrů v dobývacím prostoru. Střet vymezených koridorů s dobývacím prostorem byl identifikován u záměrů **TE2, TE11, TE23 a TE24**.

Příroda a krajina

Stavbami, které v případě své realizace mohou mít významně negativní vliv na hodnotu krajinného rázu dotčených oblastí jsou zejména elektrická nadzemní vedení. Záměry s nejvýznamnějším potenciálním negativním vlivem na krajinný ráz území jsou **TE1, TE9** (CHKO Bílé Karpaty), **TE2** (PPK Niva Jihlavy), **TE3** (PPK Údolí Bílého potoka), **TE8** (PPK Ždánický les), **TE9, TE10 a TE18** (Halasovo Kunštátsko), **TE24** (CHKO Moravský kras), **TE33** (CHKO Pálava) a **TV11** (CHKO Bílé Karpaty).

Kulturní a historické hodnoty

Jako záměry s potenciálně negativním vlivem jsou hodnoceny záměry elektrických vedení a transformačních stanic umístěných v krajinných památkových zónách (**TE17 a TE41**).

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÁ OPATŘENÍ

Ovzduší

Navrhovaná veřejně prospěšná opatření jsou z hlediska vlivu na ovzduší hodnocena jako bez vlivu.

Povrchové a podzemní vody

Navrhovaná opatření staveb poldrů v povodích menších toků mají bezprostřední ochranný účinek pro stavby a zařízení v intravilánech a proto jsou z pohledu vodního hospodářství velmi kladně hodnocena.

Půdy (ZPF a PUPFL)

Z hlediska vlivu na ZPF a PUPFL jsou vymezená VPO v oblasti protipovodňové ochrany hodnocena jako bez významných vlivů.

Horninové prostředí

Vymezená VPO nemají vliv na horninové prostředí.

Příroda a krajina

Vymezení ploch protipovodňové ochrany není v rozporu se zájmy ochrany přírody a krajiny. V rámci přípravy a realizace protipovodňových opatření musí být respektovány prvky chráněné ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Kulturní a historické hodnoty

Bez významných negativních vlivů.

NÁVRHY

Ovzduší

Záměry na rozvoj logistických center a ploch smíšených výrobních patří mezi problematické, zejména vzhledem k riziku nárůstu intenzity dopravy v dotčených oblastech a tím i ke zvýšení imisní a hlukové zátěže.

Povrchové a podzemní vody

Návrhy ploch smíšených výrobních jsou hodnoceny negativně z důvodu zvětšení rozsahu zpevněných ploch, které vyvolají změnu odtokových poměrů v dotčených oblastech.

Půdy (ZPF a PUPFL)

Návrhy ploch smíšených výrobních jsou obecně hodnoceny negativně z důvodu záboru ZPF. Jako záměr s potenciálně významným negativním vlivem je hodnocen záměr **PZ1**. Významné vlivy na lesní ekosystémy nebyly hodnocením ploch pro výrobu identifikovány.

Horninové prostředí

Vymezené plochy výroby nemají vliv na horninové prostředí.

Příroda a krajina

Využití vymezených ploch pro výrobu prohloubí proces suburbanizace krajiny, který negativně ovlivňuje prostředí městských sídel. Ke kumulaci těchto vlivů dochází zejména v oblasti Brněnské aglomera-

ce. Negativní hodnocení ploch výroby je vztaženo k ochraně krajinného rázu před procesem suburbanizace.

Kulturní a historické hodnoty

Hodnocením nebyly identifikovány významné negativní vlivy na kulturní a historické hodnoty kraje.

ÚZEMNÍ REZERVY

Vymezení ploch a koridorů územních rezerv není spojeno s negativními vlivy na sledované složky životního prostředí. Ve smyslu §36 ods. 1 stavebního zákona jsou tyto plochy navrženy k územní ochraně za účelem prověření možnosti jejich budoucího využití. Nejedná se o umístění konkrétního záměru, ale o prověření budoucího účelu. Teprve na základě tohoto prověření může být územní rezerva přeměněna na plochu se stanoveným způsobem využití. To se děje prostřednictvím aktualizace ZÚR.

V příloze dokumentace je uveden pro každou plochu/koridor vymezenou jako územní rezerva výčet environmentálních limitů, kterých se tato plocha/koridor dotýká, resp. jejichž ochrana musí být v případě umístění záměru zajištěna.

A.10.6 Vyhodnocení variant řešení

ZÚR JMK obsahovaly v předchozích etapách 15 variantních řešení, z toho 13 v oblasti dopravní infrastruktury (silniční doprava) a 2 v oblasti technické infrastruktury (elektroenergetika a plynárenství). Souhrnné vyhodnocení variantně vymezených koridorů zůstalo zachováno v kapitole A.6 a tabulkových přílohách 2.1 a 2.2.

ZÁVĚRY HODNOCENÍ VARIANTNĚ VYMEZENÝCH KORIDORŮ

Dopravní infrastruktura – silniční doprava

- D1-A (R43) Troubsko (D1) – Kuřim, varianta „Bystrcká“,
- D1-B (R43) Ostrovačice (D1) – Kuřim; varianta „Boskovická“,
- D1-C (R43) Ostrovačice (D1) – Kuřim; Varianta „Optimalizovaná MŽP“,

Jako varianta nejpříjemnější z hlediska vlivu na životní prostředí a obyvatelstvo je hodnocena varianta D1-A „Bystrcká“ za předpokladu respektování opatření formulovaných v kapitole A.7.

Do 2. Návrhu ZÚR JMK pro projednání dle §39 zákona č.183/2006 Sb., stavení zákon, ve znění pozdějších předpisů, byla zpracována varianta D1-A. Zpracování této varianty je v souladu se závěry a doporučením zpracovaných dokumentací SEA a HIA. V obou dokumentacích je koridor v této variantě hodnocen jako nejpříjemnější.

- D2-A (R43) Kuřim – Černá Hora, varianta „Německá“,
- D2-B (R43) Kuřim – Černá Hora, varianta „Malhostovická“,
- D2-C (R43) Kuřim – Černá Hora, varianta „Obchvatová“,

- D2-D (R43) Kuřim – Černá Hora , varianta „Optimalizovaná MŽP“,

Pro zapracování do ZÚR se navrhuje k užšímu výběru koridory D2-B a D2-D. Při výběru výsledné varianty je nutné zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technicko-ekonomická.

Do 2. Návrhu ZÚR JMK pro projednání dle §39 zákona č.183/2006 Sb., stavení zákon, ve znění pozdějších předpisů, byla zapracována varianta D2-A.

SEA tým doporučil k výběru koridory D2-B a D2-D. V rámci HIA byla jako nejméně příznivá hodnocena nulová varianta, z aktivních variant pak var. D2-C. Naopak značně příznivě jsou hodnoceny varianty D2-A a D2-B. Mírně vhodnější je varianta D2-B, rozdíly mezi těmito variantami jsou však vzhledem k prognóze (rok 2035) a z toho vyplývajícím nejistotám málo průkazné. Nejpříznivěji by byla hodnocena varianta D2-D, ale vzhledem k jejímu hodnocení na základě jiných podkladů než v případě zbývajících variant a navíc bez protihlukových opatření není zcela jednoznačné, zda by se jevila jako nejpříznivější i s protihlukovými opatřeními. Vybranou variantu D2-A je z hlediska HIA označena za přípustnou.

- D3-A (R43) Černá Hora – Svitávka, varianta „Německá“,
- D3-B (R43) Černá Hora – Olešnice – hranice kraje, varianta „Diplomová práce-západní“
- D4-A (R43) Svitávka – Velké Opatovice - hranice kraje, varianta „Německá“,
- D4-B (R43) Svitávka – Horní Smržov – hranice kraje varianta „Diplomová práce-východní“;

Uvedené úseky R43 v úseku Černá Hora – hranice kraje jsou koncepčně provázané a proto bylo provedeno společné hodnocení příslušných navazujících úseků jednotlivých variant řešení.

Koridor R43 v úseku Černá Hora – hranice kraje je hodnocen ve třech koncepčních variantách.

- ⇒ D3-A + D4-A – koridor D3-A varianta „Německá“ hodnocen společně s koridorem D4-A varianta „Německá“. Pro potřeby hodnocení SEA je společný koridor označován jako koridor varianty "Německé"
- ⇒ D3-A + D4-B – koridor D3-A varianta „Německá“ hodnocen společně s koridorem D4-B varianta „Diplomová práce – východní“ Pro potřeby hodnocení SEA je společný koridor označován jako koridor varianty "DP- Východní"
- ⇒ D3-B – koridor D3-B varianta „DP – západní“:

K zapracování do ZÚR je doporučena varianta „Německá“ (D-3A+D-4A) za předpokladu respektování opatření formulovaných v kapitole A.7.

Do 2. Návrhu ZÚR JMK pro projednání dle §39 zákona č.183/2006 Sb., stavení zákon, ve znění pozdějších předpisů, byly zapracovány varianty D3-A a D4-A.

Zapracování těchto variant je v souladu se závěry a doporučením zpracované dokumentace SEA. Z pohledu provedeného „Hodnocení vlivů ZÚR JMK na veřejné zdraví“ realizace kterékoliv z navrhovaných variant přinese oproti stávajícímu stavu v tomto úseku zlepšení situace (v porovnání s nulovou variantou). Všechny navrhované varianty lze považovat za přípustné a způsobí pouze určitou lokální zátěž v místě trasy. Z navrhovaných záměrů byl jako nejméně vhodný posouzen záměr D4-B, jako nejvhodnější pak D3-B. Vybraná kombinace variant D3-A a D4-A je z hlediska HIA označena za přípustnou.

- D65-A Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, včetně doprovodných komunikací, var. „Základní ŘSD“,
- D65-B Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, var. „Alternativní západní“,

Výsledné hodnocení obou variant vykazuje poměrně malé rozdíly, s mírnou preferencí var. D65-B. Koridor varianty D65-A je též hodnocen jako přijatelný. Při výběru výsledné varianty k zapracování do ZÚR je doporučeno zohlednit vedle environmetálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technicko-ekonomická.

Do 2. Návrhu ZÚR JMK pro projednání dle §39 zákona č.183/2006 Sb., stavení zákon, ve znění pozdějších předpisů, byla zapracována varianta D65-A. Zapracování této varianty není v rozporu s výsledky hodnocení dokumentace SEA. Z pohledu provedeného „Hodnocení vlivů ZÚR JMK na veřejné zdraví“ je realizace záměru v této variantě hodnocena oproti variantě nulové jako výrazně pozitivní, neboť přinese snížení hlukové a imisní zátěže dotčených sídel, tj. především Mikulova, kde silnice R52 vytvoří obchvat města.

- D5-A (R55) Moravský Písek (hranice kraje) - Rohatec; varianta „ŘSD“
- D5-B + alt.D5-B/S (R55) Veselí nad Moravou (hranice kraje) Rohatec; varianta „Alternativní trasa“

Výsledné hodnocení obou variant vykazuje poměrně malé rozdíly, s mírnou preferencí var. D5-B resp. D5-B/S. V rámci provedeného koncepčního hodnocení nelze k zapracování do ZÚR jednoznačně doporučit žádnou z hodnocených variant, jednak z důvodu poměrně malého rozdílu v celkovém hodnocení vlivů, a zejména vzhledem k absenci informací o vlivech var. D5-B resp. D5-B/S na území Zlínského kraje. Na základě uvedených skutečností SEA tým považuje všechny hodnocené koridory za rovnocenné. Při zapracování konečné varianty do návrhu ZÚR JMK je nezbytné zohlednit jednak podmínky pro vymezení koridorů obou variant na území Zlínského kraje, včetně vlivů na složky životního prostředí v dotčeném území a dále kritéria dopravně-inženýrská a technicko-ekonomická.

Do 2. Návrhu ZÚR JMK pro projednání dle §39 zákona č.183/2006 Sb., stavení zákon, ve znění pozdějších předpisů, byla zapracována varianta D5-A. Zapracování této varianty není v rozporu se závěry a doporučením zpracované dokumentace SEA.

- D66-A (R55) Hrušky – Břeclav (D2) / hranice ČR / Rakousko; varianta A „Obchvatová – 3 HBH“,
- D66-B (R55) Hrušky – Břeclav (D2) / hranice ČR / Rakousko; varianta B „Jihovýchodní – 4 HBH“,
- D66-C (R55) Hrušky – Břeclav (D2) / hranice ČR / Rakousko; varianta C „ŘSD“ (podmíněna realizací navazujícího koridoru I/55 ve var.D70-A),
- D70-A (I/55) Břeclav obchvat, varianta „Obchvatová“ (podmíněná realizací varianty silnice R55 ve var. D66 –C),
- D70-B (I/55) Břeclav obchvat, varianta „3 – HBH“ (podmíněná realizací varianty silnice R55 ve var. D66 –A),

- D70-C1,C2 (I/55) Břeclav obchvat, varianta „4 – HBH“ (podmíněná realizací varianty silnice R55 ve var. D66 –B),

Z důvodu koncepční provázanosti výše uvedených koridorů (D70 a D66 a D69) bylo provedeno společné hodnocení příslušných variant řešení koridoru silnice R55 (koridor D70) a příslušných variant silnice I/55 – obchvatu Břeclavi (koridor D66).

Způsob hodnocení příslušných variant řešení:

- ⇒ D66-A+D70-B1,B2 - koridor D66-A varianta A „Obchvatová – 3 HBH“ hodnocen společně s koridorem D70-B1,B2 varianta „3 – HBH“. Pro potřeby hodnocení SEA je společný koridor označován jako koridor "3-HBH"
- ⇒ D66-B+D70-C1,C2 + D69 - koridor D66 –B varianta B „Jihovýchodní – 4 HBH“ hodnocen společně s koridorem D70 – C varianta „4 – HBH“ a prodloužením přeložky silnice I/40 v úseku křižovatka Poštorná (přeložky I/40 x I/55) – MÚK Poštorná-jih na R55 ve var. „Jihovýchodní“ (D69). Pro potřeby hodnocení SEA je společný koridor označován jako koridor "4-HBH"
- ⇒ D66-C+D70-A – koridor D66-C varianta C „ŘSD“ hodnocen společně s koridorem D70- A varianta „Obchvatová“. Pro potřeby hodnocení SEA je společný koridor označován jako koridor "Základní-ŘSD"

Z hlediska vlivu na životní prostředí je jako varianta nejpříjemnější hodnocena varianta „Základní-ŘSD“(D66-C+D70-A) za předpokladu respektování opatření formulovaných v kapitole A.7.

Do 2. Návrhu ZÚR JMK pro projednání dle §39 zákona č.183/2006 Sb., stavení zákon, ve znění pozdějších předpisů, byla zapracována varianta D66-C. Zapracování této varianty je v souladu se závěry a doporučením zpracovaných dokumentací SEA a HIA. V obou dokumentacích je koridor v této variantě hodnocen jako nejpříjemnější.

V rámci vypořádání stanovisek dotčených orgánů po společném projednání ve smyslu ustanovení § 37 odst. 2 a 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu v platném znění, konaném v prosinci 2010, s přihlédnutím k vydanému pravomocnému územnímu rozhodnutí a stabilizaci koridoru ve schváleném ÚP města Břeclavi, je v souladu s požadavky pořizovatele koridor obchvatu Břeclavi ve var. D70-A do Návrhu ZÚR JMK pro projednání dle §39 zákona č.183/2006 Sb., stavení zákon, ve znění pozdějších předpisů zapracován jako stav v grafické části 2. Odůvodnění – II.2 Koordinační výkres.

- D10-A (JZT) Jihozápadní tangenta, Troubsko (D1) – Rajhrad (R52); varianta „Modřická“
- D10-B (JZT) Jihozápadní tangenta, Troubsko (D1) – Syrovice (R52), varianta „Želešická“
- D10-C (JZT) Jihozápadní tangenta Brno (D1) – Rajhrad (R52), varianta "Nulová – po ulici Vídeňské"
- D11-A (JT) Jižní tangenta Modřice - Chrlice, varianta „Modřická“, silnice I. třídy čtyřpruhová, včetně MÚK a všech souvisejících staveb
- D11-B (JT) Jižní tangenta Želešice - Chrlice, varianta „Želešická“, „“, silnice I. třídy čtyřpruhová, včetně MÚK a všech souvisejících staveb

Z důvodu koncepční provázanosti obou koridorů bylo provedeno společné hodnocení příslušných variant řešení koridorů jižní a jihozápadní tangenty.

Způsob hodnocení příslušných variant řešení:

- ⇒ D10–A + D11–A - koridor D10–A varianta „Modřická“ hodnocen společně s koridorem D11–A varianta „Modřická“. Pro potřeby hodnocení SEA je společný koridor označován jako koridor ve variantě „Modřické“
- ⇒ D10–B + D11–B - koridor D11–B varianta „Želešická“ hodnocen společně s koridorem D11–B varianta „Želešická“. Pro potřeby hodnocení SEA je společný koridor označován jako koridor ve variantě „Želešické“
- ⇒ D10–C – varianta „Nulová – po ulici Vídeňské“,

Z hlediska vlivu na složky životního prostředí je v měřítku koncepčního hodnocení jako nejšetnější hodnocena varianta D10-C, neboť koridor této varianty prochází vysoce urbanizovaným územím a jako tzv. „nulová“ je tato varianta spojena s nejmenšími územními nároky (zkapacitnění ve stávající stopě). Na druhou stranu z hlediska vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví (HIA) je tato varianta hodnocena jako nejméně vhodná, především z důvodu dalšího zvýšení emisí a hlukové zátěže z dopravy v dotčeném území podél stávajících komunikací (dálnice D1 + ul. Vídeňská).

Na základě těchto skutečností je k zapracování do ZÚR doporučena jedna z „aktivních“ variant s mírnou preferencí var. „Modřické“ (D10-A + D11-A). Při výběru výsledné „aktivní“ varianty je nutné zohlednit vedle environmetálních kritérií, také kritéria dopravně-inženýrská a technicko-ekonomická.

Do 2. Návrhu ZÚR JMK pro projednání dle §39 zákona č.183/2006 Sb., stavení zákon, ve znění pozdějších předpisů, byly zapracovány varianty D10-A a D11-A. Zapracování těchto variant je v souladu se závěry a doporučením zpracovaných dokumentací SEA a HIA. V obou dokumentacích je koridor v této variantě hodnocen jako nejpříjemnější. Hodnocení HIA upozorňuje na nezbytnost včasného řešení lokality Troubsko, kde dochází ke kumulaci záměrů D1 (R43 Troubsko – Kuřim), D10 (JZT Troubsko – Rajhrad) a D8 (rozšíření dálnice D1) se značnými dopady na místní obyvatele.

- D15-A (I/23) Rosice - Zakřany, přeložka s obchvaty sídel, varianta „Severní“
- D15-B (I/23) Rosice - Zakřany, přeložka s obchvaty sídel, varianta „Jižní“

Z hlediska vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo jsou předložené varianty hodnoceny jako přijatelné, s mírnou preferencí varianty „Severní“ (D15-A). Při výběru výsledné varianty zohlednit vedle environmetálních kritérií také ostatní kritéria, především dopravně-inženýrská, případně technicko-ekonomická.

Do 2. Návrhu ZÚR JMK pro projednání dle §39 zákona č.183/2006 Sb., stavení zákon, ve znění pozdějších předpisů, byla zapracována varianta D15-A. Zapracování této varianty je v souladu se závěry a doporučením zpracované dokumentace SEA.

- D25 – A (I/50) Brankovice – Kožušice - hranice kraje, varianta „Severní“, silnice I.třídy dvoupruhová
- D25 – B (I/50) Brankovice – Kožušice - hranice kraje, varianta „Jižní“, silnice I.třídy dvoupruhová

Z hlediska vlivu na životní prostředí a obyvatelstvo je k zapracování do ZÚR doporučena jako přijatelnější varianta „Severní“(D25-A) za předpokladu respektování opatření formulovaných v kapitole A.7.

Koridor není ve 2. Návrhu ZÚR JMK pro projednání dle §39 zákona č.183/2006 Sb., stavení zákon, ve znění pozdějších předpisů, vymezen jako veřejně prospěšná stavba. Oba variantní koridory vymezeny jako územní rezerva.

Vymezení koridoru ZÚR pro územní rezervu dopravní infrastruktury není spojeno s žádným negativním vlivem na sledované složky životního prostředí. Ve smyslu §36 ods.1 SZ jsou tyto koridory navrženy k územní ochraně za účelem pověření možnosti budoucího využití. Nejedná se tedy o umístění konkrétního záměru ani na jejím základě nelze, bez schválení změny ZÚR, takový záměr umístit.

- D35-A (II/385) Kuřim obchvat, varianta „Severní obchvat“,
- D35-B (II/385) Kuřim obchvat, varianta „Jižní obchvat s tunelem“,
- D35-C (II/385) Kuřim obchvat, varianta „Severní obchvat optimalizovaný MŽP“ (podmíněno realizací R43 ve var.optimalizované MŽP)

Z hlediska vlivu na složky životního prostředí jsou varianty D35-A a D35-C hodnoceny jako přijatelné, Dle výsledného bodového hodnocení jsou mezi nimi pouze minimální rozdíly s mírnou preferencí var. D35-C, zejména z důvodu menších předpokládaných vlivů na přírodu a krajinu. Z hlediska vlivu na veřejné zdraví (HIA) je jako nejvhodnější klasifikována varianta D35-A. Řešení ve var. D35-B je hodnoceno jako nejméně příznivé z důvodu významných vlivů na většinu složek životního prostředí a není k zapracování do ZÚR doporučeno.

Na základě výše uvedených skutečností doporučuje SEA tým do užšího výběru pro zapracování do návrhu ZÚR koridory variant D35-A a D35-C.

Z důvodu celkové koncepční provázanosti dopravních záměrů v prostoru Kuřimi se doporučuje při výběru variant, kromě environmentálních kritérií, zohlednit také ostatní kritéria, především dopravní účinnost celkové koncepce dopravního řešení včetně návaznosti na rychlostní silnici R43 a kritéria technicko-ekonomická.

Do 2. Návrhu ZÚR JMK pro projednání dle §39 zákona č.183/2006 Sb., stavení zákon, ve znění pozdějších předpisů, byla zapracována varianta D35-A . Zapracování této varianty je v souladu se závěry a doporučením zpracovaných dokumentací SEA a HIA. V obou dokumentacích je koridor v této variantě hodnocen jako nejpřijatelnější.

Technická infrastruktura

Elektroenergetika

- TE21-A (TS 110/22 kV) Znojmo-město + napojení novým vedením na síť 110 kV (R110 kV Znojmo); Varianta 1
- TE21-B (TS 110/22 kV) Znojmo-město + napojení novým vedením na síť 110 kV; Varianta 2 (aktuální)

Z hlediska vlivu na životní prostředí a obyvatelstvo je k zapracování do ZÚR doporučena jako varianta přijatelnější TE21-A za předpokladu respektování opatření formulovaných v kapitole A.7.

Do 2. Návrhu ZÚR JMK pro projednání dle §39 zákona č.183/2006 Sb., stavení zákon, ve znění pozdějších předpisů, byla zapracována varianta TE21-A. Zapracování této varianty je v souladu se závěry dokumentace SEA.

Plynárenství

- TE40-A VVTL plynovod DN 800 PN 80 Brumovice – Uherčice
- TE 40-B VVTL plynovod DN 800 PN 80 Brumovice – Trkmanec

Z hlediska vlivů na životní prostředí jsou oba koridory hodnoceny jako přijatelné, s mírnou preferencí var TE40-B. Za předpokladu respektování opatření formulovaných v kapitole A.7. je přijatelné i řešení ve var.TE40-A.

Do 2. Návrhu ZÚR JMK pro projednání dle §39 zákona č.183/2006 Sb., stavení zákon, ve znění pozdějších předpisů, byla zapracována varianta TE40-A.

Dle závěrů hodnocení SEA je jako koridor s potenciálně menší intenzitou působení negativních vlivů hodnocen koridor TE40-B. Vzhledem k rozsahu vlivů identifikovaných hodnocením koridoru TE40-A nebylo řešení v této variantě vyloučeno za předpokladu zajištění ochranných technických opatření k vyloučení a minimalizaci negativních vlivů na sledované složky životního prostředí. Zapracování koridoru ve var.TE40-A není v rozporu se závěry dokumentace SEA.

A.10.7 Hodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Hodnocení vlivů na EVL a PO dle §45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů je uvedeno v oddílu B tohoto svazku.

Při hodnocení vlivů koncepce „2. návrh Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje“ na evropsky významné lokality, ptačí oblasti a jejich předměty ochrany nebyl shledán významně negativní vliv koncepce.

Pro 52 záměrů byl konstatován možný negativní vliv. V daném měřítku na základě dostupných informací o záměru a výskytu předmětů ochrany není možné určit významnost vlivu. Vliv bude přinejmenším mírný, není však vyloučeno, že při podrobném hodnocení vlivů na EVL a PO bude určen jako významně negativní. Vliv musí být podrobně vyhodnocen v procesu dalšího posuzování záměrů, tedy na úrovni územního plánu, posléze na projektové úrovni v procesu EIA. Je velmi pravděpodobné, že existuje technické řešení těchto záměrů, které významně negativní vliv nemá.

Významně negativní vliv záměru výstavby kapacitní silnice R55 Moravský Písek (hranice kraje) – Rohatec (D5) přes PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví nebyl konstatován výhradně z toho důvodu, že do ZÚR bylo zahrnuto technické řešení, které významně negativní vliv eliminuje: plné překrytí v délce cca 11,5 km formou galerie, zahloubení, příp. převrstvení silnice s úpravou povrchu odpovídajícímu biotopu předmětu ochrany ptačí oblasti (lelek lesní, skřivan lesní).

ZÚR dále obsahuje záměry, které nejsou specifikované a není tedy možné vyhodnotit jejich vliv na EVL nebo PO, která se nachází v blízkosti nebo v územním překryvu. Jedná se o opatření protipovodňové ochrany. V těchto případech vliv nebylo možné vyhodnotit.

U 14 územních rezerv je identifikován možný budoucí významný negativní vliv, který v souladu s UV č. 368/2010 Sb. musí být brán v potaz při prověřování možnosti budoucího využití.

Bylo konstatováno, že tyto územní rezervy jsou vymezeny v rozsahu, který zachová možnost řešení bez negativního vlivu nebo s nejmenším možným negativním vlivem na území Natura 2000.

Územní rezerva „území mezinárodních zájmů státu“ nemá vymezený účel. Nebylo možné hodnotit vlivy této územní rezervy.

Záměry obsažené v koncepci musí být podrobně vyhodnoceny podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., a to nejprve na úrovni územního plánu, posléze případně v rámci procesu EIA.

A.10.8 Hodnocení vlivů na veřejné zdraví

Hodnocení je věnováno vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) na veřejné zdraví. ZÚR JMK jsou základním krajským územně plánovacím dokumentem, který řeší celokrajsky významné záměry a prostorové vztahy v území. Jedná se tedy o strategické vyhodnocení, které je zpracováno jako součást „Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“.

Předkládané hodnocení je členěno do tří částí. Úvodní část shrnuje informace o zdravotním stavu obyvatel Jihomoravského kraje a o aktuální situaci z hlediska vybraných determinantů vlivů na veřejné zdraví. Vzhledem k charakteru ZÚR JMK byly jako determinanty zvoleny kvalita ovzduší, hluková zátěž, kvalita vody a dopravní nehodovost.

Druhá část HIA obsahuje hodnocení vlivu ZÚR JMK na veřejné zdraví. Je hodnocením strategickým, na základě cílů ochrany veřejného zdraví, které v této základní strategické rovině hodnotí všechny záměry, respektive ZÚR JMK jako celek. Jako základní kritérium hodnocení jsou posuzovány následující podmínky:

- ⇒ ZÚR JMK vytvářejí podmínky pro ochranu zdraví obyvatel
- ⇒ ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel

Z výsledků hodnocení vyplývá, že realizací ZÚR Jihomoravského kraje jako celku nebude veřejné zdraví obyvatel výrazně dotčeno. V ZÚR JMK je navržena řada stavebních záměrů z oblasti dopravy, technické infrastruktury a rozvoje rozvojových oblastí, které budou mít pozitivní vliv na rozvoj oblasti a zlepšení kvality životního prostředí. Koncepce splňuje stanovené referenční cíle.

K jednotlivým záměrům ZÚR JMK pak HIA uvádí následující konkrétní závěry:

Dopravní infrastruktura

- silniční záměry ve většině případů odvádějí dopravu z obcí a měst formou obchvatů. Ve městech a obcích tak dojde ke snížení hlukové i imisní zátěže a k poklesu počtu dopravních nehod s účastí chodců. Nejvýraznější je tento efekt v případě velkých měst, kde je vysoká koncentrace obyvatel na malém prostoru; zlepšení kvality života se však dotýká všech obcí na hlavních dopravních tazích, u nichž jsou navrženy obchvaty a přeložky.

- u některých silničních záměrů by potenciálně mohlo dojít k situaci, kdy bude doprava naopak přivedena do kontaktu se zástavbou. Riziko nárůstu zátěže se vyskytuje zejména v případě nevhodného časového řazení záměrů ZÚR. Tato rizika je nutno eliminovat, čemuž je nutno přizpůsobit postupy územního plánování i investiční přípravy staveb (etapizace zakotvená v ZÚR JMK a ÚPD obcí).
- dalším potenciálním rizikem je možnost zkapacitnění komunikací bez současné realizace protihlukových opatření (stěn). Zde je nutno klást jako podmínku realizace záměru realizaci opatření ke splnění hlukových limitů.
- záměry z oblasti železniční infrastruktury vytvářejí potenciál k převzetí části dopravních výkonů automobilové dopravy a tím i k snížení emisí a hluku z automobilové dopravy. Z tohoto důvodu jsou železniční stavby hodnoceny pozitivně. Rizikem je nárůst hlukové zátěže v místech, kde se plánované tratě přibližují k obytné zástavbě (viz níže), zde je podmínkou realizace protihlukových opatření v dostatečném rozsahu.

Technická infrastruktura

- záměry výstavby vodovodů rozšiřují okruh obyvatel s přístupem ke zdravotně nezávadné pitné vodě a jsou tedy hodnoceny pozitivně. Stejně tak jsou posuzovány záměry výstavby kanalizací (s předpokladem napojení na čistírny odpadních vod).
- záměry týkající se budování plynovodů a horkovodů přispívají ke zlepšení imisní situace v oblasti a pomáhají tedy naplnit jeden z referenčních cílů ochrany zdraví.
- záměry týkající se protipovodňové ochrany vytvářejí předpoklady ochrany lidských životů a zdraví a tedy zmenšení rizika pro obyvatelstvo. Zároveň se sníží riziko větších škod na majetku a ubude stresových situací pro obyvatele, čímž se celkovělepší jejich psychická pohoda.

Plochy pro výrobu

- potenciálně ve střetu s cíli ochrany zdraví jsou záměry na budování výrobních areálů, které mohou být spojeny jak přímo s produkcí emisí látek znečišťujících ovzduší či s hlučností z příslušné výroby, tak (častěji) s nárůstem objemů nákladní dopravy a tím i imisní a hlukové zátěže obyvatel. Střetům je nutno předcházet důslednou aplikací kritérií ochrany veřejného zdraví v rámci schvalovacích procesů k příslušným záměrům (EIA, územní řízení).

Obecně pak nelze připustit vznik nepřijatelné úrovně rizika ani u malé části obyvatel ve prospěch celku; v těchto případech (které však nemusí nastat) by bylo nutno hledat taková technická opatření, která riziko sníží na přijatelnou mez.

Ve třetí části HIA je provedeno podrobnější vyhodnocení vybraných záměrů s využitím metodických postupů HRA (hodnocení zdravotních rizik). V součinnosti s orgánem ochrany veřejného zdraví byly vytipovány záměry ZÚR JMK, u nichž je žádoucí se podrobněji zabývat jejich vlivy na obyvatele. Jedná se o následující silniční stavby: rozšíření dálnice D1, silnice R43, silnice R52, silnice R55 (úseky Bzenec – Rohatec a Hrušky – hranice ČR), silnice I/50 Brankovice - Kožušice, obchvat Kuřimi (II/385), jihozápadní, jižní a jihovýchodní „tangenty“ v oblasti jižně od Brna (JZT, JT, JVT). a plochy smíšené výrobní (PZ1, PZ2). Dále byly formou rámcového zhodnocení posouzeny dvě nejvýznamnější stavby železniční, a to vysokorychlostní tratě (DR36, DR37, DR38, DR39) a Železniční uzel Brno a také záměr rozvoje letiště Brno – Tuřany (D62).

Obecně lze výsledky HIA shrnout takto:

- z řešených lokalit dochází k výskytu zvýšeného zdravotního rizika z expozice znečišťujícími látkami v ovzduší především v okolí dálnice D1, na území města Brna a v oblasti jižně od Brna (okolí „tangenty“). V oblasti silnic R43 severně od Kuřimi, R52, R55 a I/50 lze riziko z expozice znečišťujícími látkami označit za nízké či přijatelné. Výjimkou je expozice benzo(a)pyrenu, což je však dáno úrovní imisního pozadí (příspěvky hodnocených záměrů jsou vesměs minimální).
- v současné situaci je u všech lokalit nutno v části obytné zástavby očekávat výskyt projevů zvýšené expozice hluku z dopravy – rušení spánku a obtěžování, případně i kardiovaskulární poruchy.
- téměř ve všech případech, kdy byla posuzována nová silniční stavba (přeložka komunikace), byly přeložky ve všech variantách vyhodnoceny jako přínos oproti „nulovým variantám“ (bez realizace záměrů). Výjimku tvoří pouze obchvat Břeclavi, kde je již nulová varianta reprezentována obchvatem města a nejedná se tedy o nulovou variantu ve smyslu zachování současného stavu komunikační sítě.
- žádná z posuzovaných variant nebyla na základě hodnocení vyloučena jako nepřijatelná. Nedoporučena je pouze varianta D2-C u silnice R43 v úseku Kuřim – Černá Hora, kde však byl tento závěr vysloven na podkladě již zpracované Dokumentace EIA. Z hlediska předkládaného hodnocení je tato varianta problematická především z důvodu jejího pokračování směrem na jih ve stopě stávající trasy I/43-R43, které by mohlo vést k nepřijatelnému vedení tranzitní trasy přes Brno.
- jako značně problematická se jeví kumulace plánovaných záměrů v některých lokalitách, především v okolí Brna. Konkrétně jde zejména lokalitu Bosonohy – Troubsko – Ostopovice a prostor Šlapanicka. V těchto lokalitách je nutno na základě podrobné studie posoudit očekávanou zátěž při realizaci všech záměrů a následně pak i navrhnout nezbytná opatření k ochraně dotčených obyvatel. Výstupy z tohoto resortního podkladu by měly být zohledněny v územní studii ve smyslu ust. § 30 stavebního zákona. Další postup je zde nutno podmínit součinností s orgánem ochrany veřejného zdraví.
- zvýšené riziko je nutno očekávat v okolí dálnice D1 (v ZÚR JMK je obsažen záměr jejího rozšíření), a to z hlediska expozice suspendovaným částicím a hluku. Záměr na rozšíření je nutno pojímat jako příležitost k razantním opatřením ke snížení zátěže obyvatel žijících v okolí této komunikace. To se týká zejména protihlukových opatření, která by měla být realizována v co největší míře a v co nejkratší době, a dále opatření ke snížení prašnosti. Při realizaci těchto opatření v dostatečném rozsahu je možné očekávat po realizaci záměru poměrně výrazné snížení zdravotních rizik. Vlivy záměru na obyvatelstvo tedy závisejí na rozsahu doprovodných opatření.
- dalším záměrem, který se dotkne velkého počtu obyvatel, je rozvoj letiště Brno–Tuřany. Z výsledků hodnocení vyplynulo, že navýšení provozu letiště bude spojeno s nárůstem počtu obyvatel vystavených hlukové zátěži. Tato skutečnost však nesouvisí bezprostředně s rozšířením ochranného hlukového pásma (jakožto se záměrem ZÚR JMK), ale s uvažovaným navýšením provozu letiště. Obdobný nárůst by nastal i v případě, že by stávající hlukové pásmo zůstalo beze změny, ale bylo by provozovatelem letiště „plně využito“ ve smyslu zvýšení objemu přepravy. Samotná změna rozsahu hlukového pásma má na této změně jen malý podíl.
- v případě železničních staveb je pozitivně hodnocen význam vysokorychlostních tratí, u nichž je předpokládán nezanedbatelný potenciál nahrazení části individuální automobilové dopravy. U přestavby železničního uzlu Brno je na základě podkladové akustické studie očekáváno roz-

sáhlé snížení hlukové zátěže obyvatel, neboť součástí záměru bude rozsáhlá realizace protihlukových stěn. Navíc v centru města dojde ke zrušení stávajících traťových úseků, zde tedy bude hluková zátěž z provozu dráhy odstraněna úplně. Závěrem je nutno upozornit, že předkládané hodnocení v žádném případě nenahrazuje vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví, které musí být provedeno ke každému jednotlivém záměru v rámci příslušného schvalovacího procesu. Jejím cílem bylo provést celkové zhodnocení ZÚR JMK jakožto územní strategie a u vybraných záměrů ověřit jejich možná rizika či přínosy z hlediska vlivů na obyvatele.

Komentář k výběru variant koridorů dopravní a technické infrastruktury zpracovaných do 2. Návrhu ZÚR JMK pro projednání dle §39 zákona č.183/2006 Sb., stavení zákon, ve znění pozdějších předpisů, z pohledu „Hodnocení vlivů ZÚR JMK na veřejné zdraví“ je uveden v kapitole 6.